Учреждение мотоподготовки

Факультет безопасного вождения
кафедра выживания

М.М. ФИЛИППОВ Л.М. БУТЫРИНА

МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ ПО ВЫЖИВАНИЮ НА МОТОЦИКЛЕ В УСЛОВИЯХ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Для бойцов всех возрастов
и подразделений
прикладного мотоциклизма

Москва 2026

18+

Лариса Бутырина

Методическое пособие по выживанию на мотоцикле в боевых условиях

https://litres.ru/74717089
SelfPub; 2026

Аннотация

Данный материал составлен по запросам бойцов и структурирован с учетом особенностей условий управления и эксплуатации мотоцикла на фронте.

Материал является дополнением к Учебно-Методическому Пособию по выживанию на мотоцикле В.Е. Кузьмин, Л.М. Бутырина, носит информативный характер и не является полноценным обучением. Навыки управления мотоциклом осваиваются исключительно с тренером, - под его напутствием и контролем с надлежащими часами наката по каждому упражнению. Любая самодеятельность - запрещена. Ее цена - ваша жизнь.

Содержание

Предисловие 5
1. «Галопом по лесополке» или от страха не уедешь 7
2. Основы конструкции и эксплуатации мототехники 9
Конец ознакомительного фрагмента. 15

Методическое пособие по выживанию на мотоцикле в боевых условиях

Данный материал является дополнением к Учебно-Методическому Пособию по выживанию на мотоцикле В.Е. Кузьмин, Л.М. Бутырина, носит информативный характер и не является полноценным обучением. Навыки управления мотоциклом осваиваются исключительно с тренером, - под его напутствием и контролем с надлежащими часами наката по каждому упражнению. Любая самодеятельность - запрещена. Ее цена - ваша жизнь.

Предисловие

Современные реалии требуют актуализации. Информация для тех, кто вынужден использовать мотоцикл не как транспорт или хобби выходного дня, а как инструмент на поле боя.

Чтобы управлять любой техникой в экстремальных условиях, а боевые действия - это гипер экстремальные условия, необходима хорошая база навыков. В этом случае транспорт послужит преимуществом перед противником, а не станет дополнительной нагрузкой для распределения внимания.

Речь не о тех навыках, - что у меня в детстве от деда достал «Иж» и я на нём катал по деревне.

Речь о том, что это навык поставленный тренером, проверенный на чистоту его понимания, исполнения и закатанный до моторики мышечной памяти. То есть навык закатан до такой стадии, на которой отвлекаться во время экстремальных условий и условий повышенного стресса не будет времени. Все внимание в таких ситуациях должно быть сосредоточено на том, чтобы выжить и устранить противника, а не на то, как мне не уронить себя на мотоцикле при резком торможении.

Иными словами, эта информация для тех людей, кто имеет в арсенале мото подготовку. Для тех, кто с нуля, прежде нужно, по-хорошему, выстроить себе базовые навыки с грамотным тренером. Если же таких вариантов нет, и подготов-

ка предстоит экстренная в сжатые сроки - данная информация также будет полезной.

Условия, цели и назначения использования мотоцикла на фронте различны от всех известных мото направлений (мотокросс, джимхана, городкое управление, стантрайдинг, шоссейно-кольцевое управление, эндуро). Ни одна из дисциплин не подходит по методике в чистом виде. Мы собрали и максимально адаптировали алгоритмы действий по вопросам, запросам и требованиям непосредственно бойцов с ЛБД и описали в данное методическое пособие.

Заводи. Поехали.

1. «Галопом по лесополке» или от страха не уедешь

Освоение всего нового происходит чаще всего через страх. Это абсолютно нормально. Мы так устроены. Поэтому стоит ли говорить, что первый урок вождения может вызвать страх, а уж первый самостоятельный выезд по заданию и вовсе порождает ужас.

Каждый уверенный райдер прекрасно помнит свой дебютный выезд сколь многолетний опыт ни находился бы у него за плечами по сей день. И каждый грамотный инструктор, знает о том, что большинство падений на дорогах происходят именно по причине страха и инстинкта самосохранения. Иными словами, психология и управление мотоциклом связаны между собой напрямую.

Каждый, кто впервые садится на мотоцикл, обладает своим характером, складом мышления и, как правило, своим личным набором страхов, которые выявляются и максимально искореняются в процессе обучения.

В состоянии нервной нестабильности риск натворить множество ошибок с неприятными последствиями увеличивается втрое. Сложности прохождения бездорожья плюс внешняя угроза с неба или земли заставляют водителя реагировать, - здесь то и проявляет себя в полной мере неконтроли-

руемый инстинкт самосохранения. Почерк его вполне узнаваем:

- Сброс газа
- Сжимание руля
- Сужение поля зрения или бегающие глаза
- Внимание зафиксировано на одном объекте
- Руление в сторону объекта, на котором зафиксировано внимание
- Отсутствие руления или неэффективное (медленное или слишком раннее)руления.
- Ошибки торможения (недо- или перетормаживание)

К счастью, с ним можно и нужно бороться. И для того, чтобы пресекать «врага» в зародыше, нужно знать его в лицо, прежде, чем он станет причиной неприятностей. Хорошо, если общение с "врагом" происходит на тренировочной площадке в зеленой зоне с грамотным инструктором, где есть время и возможность закатать правильный навык в моторике, а страх - в бетон за лесом. Сложнее, если осваивать управление мотоцикла приходится в режиме боевых перемещений в повышенной зоне опасности - здесь риск не совладать с мотоциклом, собой на нем и внешней угрозой повышается втройне.

Однако, основное правило на любом эшелоне едино:

Твоя жизнь - ценнее мотоцикла!

Основная цель поездки: Выжить!

2. Основы конструкции и эксплуатации мототехники

Основные типы и модели мотоциклов, которые используют на фронте - универсальные Эндуро-мотоциклы (выносливые внедорожные аппараты для активной езды по пересеченной местности) - с электро и бензиновым двигателем.

Вне зависимости от типа двигателя и модели мотоцикла законы движения и перемещения на мотоцикле себя и груз - едины.

Во время движения на мотоцикл действуют *силы сопротивления*, вызванные трением качения, потоком встречного воздуха, а при разгоне и торможении еще и *сила инерции.*

При движении в гору к перечисленным силам добавляется сила сопротивления, являющая собой проекцию веса мотоцикла на ось, совпадающую с направлением движения. Способность мотоцикла преодолевать эти силы сопротивления зависит в первую очередь от мощности двигателя. Кроме того, имеют значение механический КПД трансмиссии и ее передаточное отношение, лобовая площадь мотоцикла с водителем, коэффициент сцепления шины с дорогой, масса и моменты инерции вращающихся деталей и мотоцикла в целом.

Различают *сухой вес мотоцикла* — без топлива, масла, инструмента, и *полный вес* — с топливом, маслом и инструмен-

том. Под полной нагрузкой понимают вес водителя, пассажира и груза. При рассмотрении устойчивости мотоцикла принимают, что вес мотоцикла приложен в центре его тяжести, а вертикальные реакции, уравновешивающие этот вес, — в точках контакта колес с дорогой. Центробежная сила, возникающая при повороте мотоцикла, прикладывается к центру тяжести.

Помимо *габаритных размеров мотоцикла* (длины, ширины и высоты) влияние на его поведение на дороге оказывает база (расстояние между точками касания дороги колесами), угол наклона рулевой колонки (у внедорожных мотоциклов от 26° до 28° от вертикали или 62–64° при измерении от горизонтали: меньший от вертикали угол дает острую реакцию на руль, быстрый вход в поворот и высокую маневренность в стесненных условиях (лес, горы, эндуро-стадионы); больший угол дает стабильность на прямых и ходовых участках на высокой скорости, но делает мотоцикл менее маневренным в крутых поворотах). За счет того, что ось рулевой колонки расположена не вертикально, точка пересечения ее с дорогой оказывается смещенной от точки касания поверхности колесом. Расстояние между названными точками называется вылетом передней вилки, и этот параметр оказывает существенное влияние на поведение мотоцикла при поворотах.

Высота седла тоже имеет значение с точки зрения управляемости, так как она влияет на расположение общего центра тяжести (водителя и мотоцикла). У трех- и четырехко-

лесных мотоциклов к перечисленным геометрическим параметрам добавляется колея. Управляемость мотоциклов с боковым прицепом зависит от положения оси бокового колеса относительно оси заднего. У мотоциклов для бездорожья (в том числе четырехколесных) большое значение имеет дорожный просвет — расстояние от нижней части мотоцикла до дорожного полотна.

Устойчивостью называется способность мотоцикла во время движения при небольшом внешнем воздействии (от неровностей дороги, порыва ветра и т. п.) сохранять заданное водителем направление. При неустойчивом движении мотоцикла руль начинает рыскать из стороны в сторону. Хороший критерий устойчивости — возможность езды «без рук».

Устойчивость мотоцикла прежде всего связана с движением — он не может стоять на месте сам (без использования подножки). На малых скоростях устойчивость мотоцикла зависит от опыта водителя и техники управления. С повышением скорости конструкция исправного мотоцикла сама обеспечивает устойчивость движения за счет действия так называемого гироскопического эффекта.

Гироскопом называют всякое твердое тело, имеющее форму тела вращения, ось вращения которого совпадает с осью симметрии. Наиболее мощные гироскопы на мотоцикле — колеса с шинами.

Органы управления.

Управляют мотоциклом посредством *руля, рычагов и педалей*, а также электрических кнопок и переключателей. Расположение органов управления на руле у всех мотоциклов идентично: справа — поворотная рукоятка управления дросселем (ручка «газа») и рычаг переднего тормоза, слева — рычаг сцепления.

С помощью *ручки «газа»* управляют частотой вращения (оборотами) коленчатого вала двигателя. Для их увеличения поворачивают ручку «газа» на себя; при отпускании ручки пружина возвращает ее в положение, соответствующее холостому ходу. Притягивая пальцами рычаг сцепления к рулю, разобщают двигатель с трансмиссией, а *рычагом переднего тормоза* — затормаживают переднее колесо. Для приведения в действие заднего тормоза следует нажать правой ногой на *педаль*, расположенную возле правой подножки.

Топливный кран, управляющий подачей бензина в двигатель, располагается под топливным баком. Он имеет три положения, при которых: включен основной запас топлива (On); включен резерв (Reserve); выключена подача топлива (Off).

Замок зажигания находится чаще всего на приборной панели или в корпусе фары. Разным положениям ключа соответствуют включение различных цепей в системе электрооборудования (On, Off, Park) или блокировка руля (Lock). На рукоятках руля имеются кнопки и переключатели системы электрооборудования: справа — выключатель света,

кнопка электростартера (если он предусмотрен) и аварийный выключатель двигателя (Stop); слева — переключатель указателей поворотов и света фары (дальний — ближний) с кнопкой звукового сигнала.

Рычаг ножного пуска двигателя (кик-стартер) может располагаться как справа (все зарубежные мотоциклы), так и слева. При пуске двигателя на него энергично нажимают ногой вниз.

Рычаг переключения передач находится с левой стороны двигателя или коробки передач (если та выполнена в отдельном от двигателя корпусе). Порядок включения передач на всех мотоциклах одинаков: 1-я передача — рычаг вниз, все остальные — вверх. Для включения каждой передачи водитель нажимает на рычаг переключения до щелчка. Только включение нейтральной передачи («нейтрали»), при которой двигатель разобщен с трансмиссией, требует «половинного» перемещения рычага.

Контрольные приборы размещены на приборной панели в поле зрения водителя. К ним относятся: спидометр, тахометр, указатели температуры охлаждающей жидкости (масла), количества топлива, заряда аккумулятора. Кроме того, лампы на панели приборов сигнализируют о разряде аккумулятора, о низком давлении масла или недостаточном его количестве; о включении: дальнего света фары, «нейтрали» в коробке передач, указателей поворотов. Спидометр показывает скорость движения мотоцикла, тахометр — частоту

вращения коленчатого вала двигателя.

Электро мотоциклы значительно тише в работе нежели бензиновые, но коварнее особенно при старте движения - выдает максимальную мощность при любом положение ручки газа, в то время как бензиновый двигатель выдает мощность по нарастающей. Стоит быть особенно внимательным при начале движения на электро мотоцикле, чтобы не уйти в отрыв на заднее колесо и не перевернуться вместе с мотоциклом и грузом. Боевое применение полностью заряженного аккумулятора электромотоцикла порядка 60км, в зимнее время запас хода снижается. Хранение аккумулятора исключительно в тепле.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.